

# **Investimentos do complexo automotivo: atuação do BNDES**

Angela Maria Medeiros M. Santos  
Caio Márcio Ávila Pinhão

# INVESTIMENTOS DO COMPLEXO AUTOMOTIVO: ATUAÇÃO DO BNDES

Angela Maria Medeiros M. Santos  
Caio Márcio Ávila Pinhão\*

---

*\* Respectivamente, gerente e engenheiro da Gerência Setorial de Indústria Automobilística e Comércio e Serviços do BNDES. Os autores agradecem a colaboração dos técnicos do BNDES Robson Wagner Sarmento e Luiz Cesar Muzzi.*

COMPLEXO AUTOMOTIVO

## **Resumo**

**O** complexo automotivo vem realizando grandes investimentos, principalmente através da implantação de unidades fabris para a produção de veículos, que exerceram fortes efeitos sobre vários segmentos relacionados. Muitos projetos são realizados objetivando atender a demandas crescentes e diferenciadas do setor, como, por exemplo, produtos siderúrgicos, vidros, fundições, borracha, transformados de plástico etc. Ao se observar pelo lado de inovações organizacionais, a indústria vem introduzindo modos de organização e gestão da produção que têm sido difundidos por outros setores da economia.

## Introdução

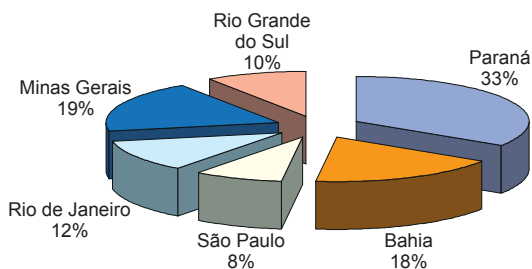
Os recentes investimentos na construção de unidades de veículos e de autopeças deverão promover uma nova configuração da produção de veículos, inclusive em termos regionais. A produção de veículos no Brasil, após iniciar-se, nos anos 50, na região do ABC paulista, vem se deslocando ao longo do tempo, e durante a década de 70 buscou outras áreas, ocupando a região do Vale do Paraíba. Além disso, houve instalações no Paraná e, finalmente, em Minas Gerais, embora mantendo-se próximas dos fornecedores de autopeças de São Paulo.

Em paralelo, criou-se um representativo parque metal-mecânico de autopeças em diversos municípios de São Paulo, abrangendo principalmente a região do ABCD. Esse quadro alterou-se com o crescimento da produção de veículos em Minas Gerais, que atraiu fornecedores. Porém, o Estado de São Paulo, especialmente a região do ABC, permanece ainda como principal produtor de veículos e de autopeças.

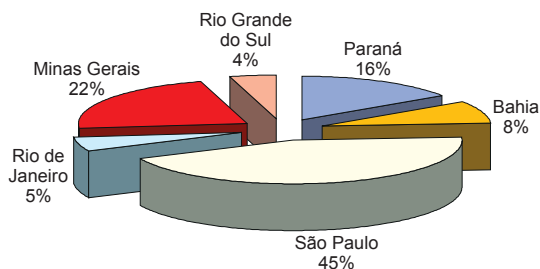
Os gráficos a seguir mostram a distribuição dos recentes investimentos, destacando aqueles relativos às novas plantas (Gráfico 1) e considerando o valor total (Gráfico 2), que inclui outros objetivos.

Gráfico 1

### Distribuição dos Investimentos em Novas Plantas



**Gráfico 2**  
**Distribuição dos Investimentos**



## Autopeças

O setor de autopeças passa por uma significativa reestruturação, movida pela necessidade de acompanhar as estratégias e os investimentos realizados pelas montadoras. Entre os impactos sobre o setor, podem ser apontados aqueles de caráter regional e os resultantes da reorganização da produção.

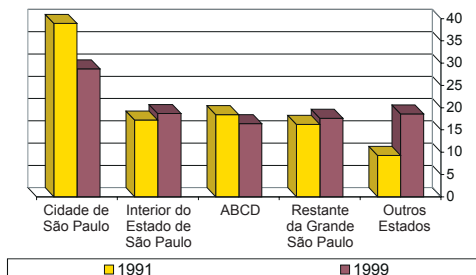
Em termos regionais, há crescimento do número de empresas de autopeças em outras regiões, em função da instalação de produtores nas proximidades das fábricas montadoras de veículos. O emprego acompanha essa transferência para outros estados e outras cidades, como pode ser visto nos Gráficos 3 e 4. Além da necessidade de proximidade com os clientes, contribuem os incentivos estaduais oferecidos, sobretudo para aqueles localizados nos parques industriais.

Estima-se, no entanto, que grande parte da produção permanecerá vindo do Estado de São Paulo, pelo menos inicialmente, em função dos investimentos significativos já realizados no local. Observa-se, também, pelo exemplo de Minas Gerais, ser necessário um certo tempo e uma determinada escala de produção para desenvolver um parque fornecedor representativo.

Embora seja verificado algum deslocamento de unidades de produção, a grande maioria dos investimentos refere-se a novas plantas com aumento de capacidade de produção ou destina-se ao estabelecimento de unidades de montagem exclusivamente.

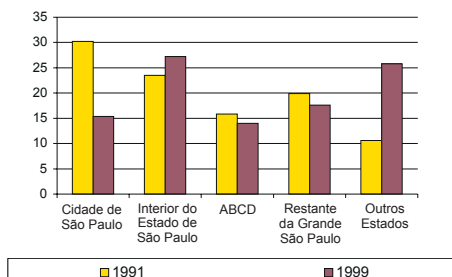
Vale destacar, também, a reorganização da produção nas fábricas e a redução das operações realizadas diretamente pelas montadoras, a transferência de atividades para fornecedores e a

**Gráfico 3**  
**Distribuição das Empresas de Autopeças**  
(Em %)



Fonte: Sindipeças.

**Gráfico 4**  
**Distribuição do Emprego no Setor de Autopeças**  
(Em %)



Fonte: Sindipeças.

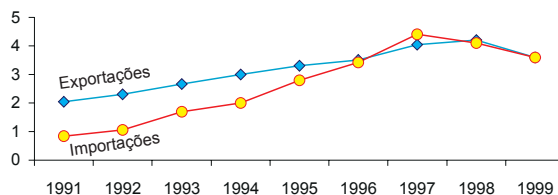
necessária integração entre empresas. Essa mudança é tanto maior nas unidades recém-construídas, promovendo investimentos significativos em diversos segmentos como estamparia, centros de serviço e interior.

Outro aspecto refere-se à chegada de novas empresas e aos processos de desverticalização, que trouxeram novos fornecedores, assim como levaram à ampliação das linhas de atuação de grandes empresas instaladas no país. Essa expansão de empresas estrangeiras vem ocorrendo através da construção ou expansão de unidades e da aquisição de empresas locais, muitas vezes fabricantes do mesmo produto, outras vezes complementares. Muitas atuam como sistematistas das plantas, fornecendo conjuntos montados, e são parceiras globais no desenvolvimento de projeto e na produção.

Dessa forma, o setor de autopeças, além de realizar grande esforço para acompanhar os investimentos da indústria automobilística, vem registrando ganhos de competitividade que, inclusive, podem ser vistos pelo aumento das exportações em um mercado de concorrência crescente. Elas cresceram de US\$ 2 bilhões em 1991 para US\$ 4,2 bilhões em 1998, reduzindo-se, no entanto, para US\$ 3,6 bilhões em 1999, em função da situação econômica de países da América do Sul (Gráfico 5).

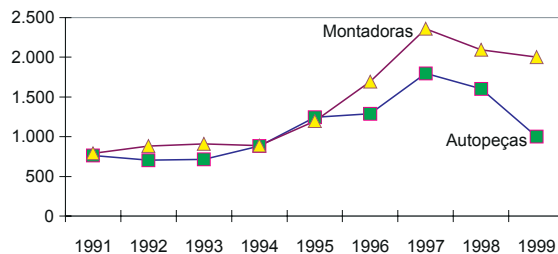
Os investimentos foram da ordem US\$ 10 bilhões no período 1991/99, sendo US\$ 4,3 bilhões no período 1997/99, e dirigiram-se para aumento da produção, modernização do parque, novos equipamentos, programas de qualidade, nova organização da produção e implantação de fábricas. Do total investido em 1999, 72% foram realizados por empresas estrangeiras, haja vista o quadro atual do setor (Gráfico 6).

**Gráfico 5**  
**Evolução do Comércio Exterior de Autopeças – 1991/99**  
(Em US\$ Bilhões)



Fonte: Sindipeças.

**Gráfico 6**  
**Investimentos do Setor Automotivo – 1991/99**  
(Em US\$ Milhões)



Fonte: Sindipeças.

A relação investimento/faturamento cresceu de 7% em 1991 para 11% em 1998, enquanto a relação dos investimentos do setor de autopeças com os realizados pelas montadoras tem representado em média 80%. Considerando-se a diferença de porte dessas empresas e o quadro de redução de custos e de resultados, esse é um fato significativo e demonstra o esforço que as empresas vêm fazendo.

O BNDES concedeu financiamentos à indústria montadora e aos seus fornecedores com o objetivo de estimular o grau de fabricação de partes e peças e a maior aquisição de máquinas e equipamentos e ferramental no país, podendo, inclusive, apoiar de forma conjunta a planta montadora e os respectivos fornecedores. Em apenas um caso registrou-se o apoio aos fornecedores instalados no parque produtivo em conjunto.

Houve também desdobramentos em inversões de outros segmentos relacionados e, computando-se os demais projetos voltados para o atendimento à indústria montadora, o total investido e apoiado pelo BNDES atingiu R\$ 8,9 bilhões no período 1997/99, sendo R\$ 7,8 bilhões referentes aos fabricantes de veículos e de autopeças. O apoio do BNDES a esses projetos foi de R\$ 3,4 bilhões e, se considerados os valores relativos ao suporte às exportações, alcançou R\$ 4,1 bilhões no mesmo período.

A maioria dos recursos aprovados para os projetos do complexo automotivo (em torno de 78%) foi destinada a projetos de implantação. Portanto, são geradores de emprego direto em uma indústria que vem reduzindo a participação da mão-de-obra.

As empresas montadoras de veículos obtiveram apoio financeiro de R\$ 2,6 bilhões, o que representou 40% do investimento total (Tabela 2). A aquisição de equipamentos foi o item mais relevante, 45% do investimento total. Do total de equipamentos, 60% foram adquiridos no mercado nacional, participação considerada

## Atuação do BNDES

**Tabela 1**

### **Apoio do BNDES ao Complexo Automotivo**

(Em R\$ Milhões)

	MONTADORAS	AUTOPEÇAS	OUTROS	TOTAL
Investimento Total	6.422	1.464	1.034	8.919
Obras Civas e Instalações	1.110	226	165	1.436
Equipamentos	2.924	713	517	3.653
Financiamento	2.632	594	252	3.478

Fonte: BNDES.



**Tabela 2**

**Distribuição dos Investimentos de Projetos Apoiados pelo BNDES**

ITENS DE INVESTIMENTO	VALOR (R\$ Milhões)	%
Equipamentos Nacionais	1.765	27
Equipamentos Importados	1.159	18
Obras Cíveis e Instalações	1.110	17
<b>Total</b>	<b>6.422</b>	

Fonte: BNDES.

bastante expressiva. O item construção civil foi o segundo mais representativo, com 17% dos gastos, tendo em vista os objetivos dos projetos de implantação. Esse também é um fato significativo, dada a ampla cadeia produtiva da construção civil.

De 10 projetos apoiados, nove objetivavam a implantação de novas unidades para a produção de veículos e motores. Com os projetos de motores houve aumento da produção local de uma peça importante, que utiliza diversos componentes adquiridos de terceiros. O índice de nacionalização previsto é de pelo menos 80% e, em função disso, vem gerando encomendas para os fornecedores locais. Os projetos de veículos também apresentam índices de nacionalização elevados, de pelo menos 70%, de acordo com o veículo a ser produzido, chegando a 90% em determinados modelos.

Entre os projetos aprovados, cinco trabalham com o conceito de parques de fornecedores. As novas fábricas, especialmente as de empresas recém-instaladas, trouxeram fornecedores também novos ao país e contribuíram para o aumento de linhas de produção de algumas já estabelecidas. Assim é que, com as unidades implantadas no Paraná, registrou-se a entrada de 40 empresas produtivas, não se tendo, no entanto, números sobre as empresas prestadoras de serviços.

Todos os projetos pretendem ser exportadores, estimando-se uma participação de pelo menos 15%, com destaque para o Mercosul como principal destino. Atualmente, em função da situação econômica dos países da região, as empresas vêm buscando outros mercados, favorecidos pelos estabelecimentos de acordos bilaterais de comércio.

Em relação a autopeças, considerando-se a importância do setor e a necessidade de uma base fornecedora local para viabilizar o crescimento desejado, o BNDES buscou intensificar sua atuação e criou, no final de 1996, um programa de apoio à rede de fornecedores que visava:

- fortalecer o quadro de oferta de partes e peças instalada no país, apoiando empresas que apresentassem condições de superar a fase de transição do setor e demonstrassem potencial competitivo; e
- estimular maior participação local através da capacitação das empresas.

Além do financiamento a gastos tradicionais destinados à expansão e implantação de unidades, também poderiam ser apoiados projetos voltados para modernização administrativa e produtiva, desenvolvimento de produtos e ferramental, desenvolvimento de fornecedores, logística, capacitação tecnológica, redes de cooperação etc. Entre os itens apoiáveis, poderiam ser considerados, por exemplo:

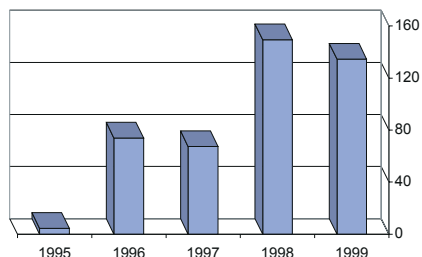
- obras civis, instalação e montagem;
- equipamentos;
- modernização de instalações, como rearranjos de leiaute;
- programas de qualidade e produtividade;
- treinamento;
- pesquisas conjuntas com universidades e centros de pesquisa;
- informatização; e
- conservação do meio ambiente.

Utilizou-se, como critério específico para as empresas que se habilitaram, a apresentação de um conjunto de ações e de investimentos voltado para o atendimento dos padrões de desempenho exigidos no setor. Foram adotadas, ainda, medidas para facilidade de acesso ao crédito e condições diferenciadas de financiamento, como, por exemplo, o aumento de participação de recursos do BNDES no investimento total considerado financiável.

Os desembolsos do BNDES aumentaram, significativamente, em função do programa e da necessidade de crescimento do setor. O valor total das operações, incluindo contratadas, aprovadas, em análise e enquadradas, era superior a R\$ 700 milhões ao final de 1999, contemplando 34 empresas (Gráfico 7).

No período 1997/99, o valor de financiamento aprovado foi de R\$ 594 milhões, representando 41% do investimento total, cujo objetivo foi o aumento da capacidade de produção através de expansão e implantação, com crescimento da área física. A introdução de novas linhas de produtos e o atendimento a novos clientes foram os principais itens pretendidos. No entanto, também foram observados

**Gráfico 7**  
**Desembolsos do BNDES ao Setor de Autopeças – 1995/99**  
 (Em R\$ Milhões)



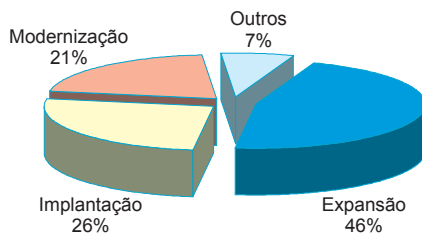
Fonte: BNDES.

gastos em modernização, incluindo, além de equipamentos, alterações de leiaute, introdução de células de produção e treinamento de pessoal. O deslocamento de produção para outra unidade foi verificado em apenas uma operação, mesmo assim de forma parcial.

Apenas um projeto visava à capacitação tecnológica da empresa. De modo geral, gastos relativos a desenvolvimento tecnológico não foram contemplados nos projetos apresentados ao BNDES (Gráfico 8).

A aquisição de equipamentos, item mais significativo do investimento, representou 47% do total, estando voltada, principalmente, para a introdução de linhas mais automatizadas. A participação daqueles adquiridos no país foi, no entanto, baixa: em torno de 25% (Tabela 3).

**Gráfico 8**  
**Objetivo dos Projetos**



Fonte: BNDES.

**Tabela 3**

**Distribuição dos Investimentos de Projetos Apoiados pelo BNDES**

ITENS DE INVESTIMENTO	VALOR (R\$ Milhões)	%
Equipamentos Nacionais	186	13
Equipamentos Importados	527	36
Obras Cíveis	226	15
<b>Total</b>	<b>1.464</b>	

Fonte: BNDES.

Quanto à distribuição regional dos recursos, em função da concentração do setor na região Sudeste, especialmente São Paulo, 55% foram para Minas Gerais e São Paulo, porém houve crescimento nas demais regiões em função das novas unidades montadoras instaladas (Gráfico 9).

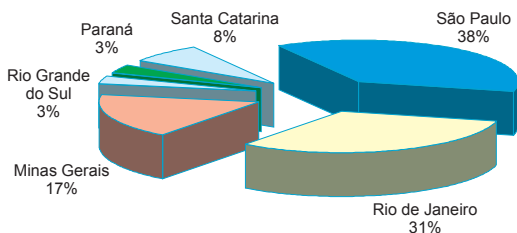
Com relação às operações realizadas, observa-se que a maioria delas situa-se acima de R\$ 10 milhões, embora tenha sido registrada uma participação razoável de operações menores, em torno de 31% (Gráfico 10).

Quanto às empresas apoiadas (em torno de 34), podem ser observados os seguintes pontos:

- À época da aprovação de cada operação, havia duas *joint-ventures* e 15 empresas com controle de capital nacional. Assim, esse segundo grupo representava 44% do número de empresas apoiadas, enquanto atualmente é formado por 10 empresas, com uma participação de 30%. O setor de autopeças vem passando por um processo de aquisição e mudando seu perfil, tendo ocorrido uma redução da participação de empresas de capital nacional de 52%

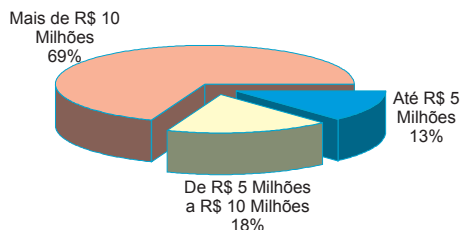
**Gráfico 9**

**Distribuição Regional dos Desembolsos do BNDES**



Fonte: BNDES.

**Gráfico 10**  
**Distribuição das Operações**



Fonte: BNDES.

em 1994 para 31% em 1999, em termos de capital e faturamento, segundo o Sindipeças.

- O setor de autopeças contava com 15 empresas de capital aberto em 1996. Porém, em função do movimento citado anteriormente, esse número hoje é de apenas quatro. Do conjunto apoiado, verifica-se que, de cinco empresas à época da concessão do financiamento, houve uma redução para duas atualmente.
- Oito empresas eram novas no país e 20 obtiveram apoio financeiro do BNDES pela primeira vez.
- Com relação aos produtos fabricados, observa-se que os segmentos de estamparias, interior e componentes de motor e de direção foram os mais representativos.
- A maior parte das empresas apoiadas é fornecedora direta das montadoras, porém poucos foram os projetos que visavam à instalação em parques industriais.

## Perspectivas

O setor de autopeças instalado no país é diferente daquele do início dos anos 90, tendo havido uma grande expansão das empresas que já controlavam o mercado mundial de determinados produtos. Esse grupo, por sua vez, a exemplo das montadoras, vem trazendo alguns de seus fornecedores, embora também procure desenvolver outros localmente. O setor ainda engloba um grupamento representativo de pequenas e médias empresas, em termos de número, e fornecedoras de sistemistas, que, para acompanhar a indústria, precisam investir. Dessa forma, pode-se finalizar apontando que os processos de modernização e reestruturação industrial

continuam, porém, direcionados ao desenvolvimento de subfornecedores.

Em relação à modernização industrial, verifica-se que há um conjunto de empresas que precisa adequar-se às inovações introduzidas pelos sistematistas e, assim, investir para modernizar instalações e equipamentos e para produzir com padrões maiores de qualidade, inclusive obtendo certificados de qualidade. Em função do novo perfil exigido dos fornecedores, mais capacitados tecnicamente, há necessidade de difundir mais amplamente os conceitos pelo heterogêneo setor.

A reestruturação, em função da instalação de novas plantas montadoras e de sistematistas e da desverticalização, implica, dentre outros aspectos, a necessidade de crescimento e fortalecimento de empresas, inclusive pela identificação das competências existentes e necessárias.

O estímulo para que os fornecedores produzam no país, objetivando o atendimento crescente através da produção local, torna o seu desenvolvimento um processo fundamental para a indústria automotiva, criando, inclusive, oportunidades para maior participação do país no fornecimento e desenvolvimento de peças. Entre os benefícios a serem alcançados, destacam-se os seguintes:

- ampliação do parque fornecedor para atender ao processo de terceirização não só das montadoras como dos fornecedores de sistemas e às novas empresas no país que ainda não possuem fornecedores;
- redução de estoques e de custos (de importação e logística) e maior flexibilidade ao sistematista para atender às demandas da montadora;
- redução da importação de determinados produtos; e
- ganhos de eficiência da cadeia produtiva com a redução de operações das empresas sistematistas e com a maior qualificação de subfornecedores.